Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 32.

(Nr. 9026.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin wegen Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. D. über Meyenburg nach Plau. Vom 24. September 1884.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. D. über Meyenburg nach Plau zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Dr. juris Paul Micke,

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:
Allerhöchstihren Ministerialrath Ernst Ehlers,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen erklären Sich gegenseitig bereit, die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. D. über Meyenburg nach Plau zum Anschluß an die Güstrow-Plauer Eisenbahn zuzulassen und zu fördern.

Artikel II.

Die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung wird die Konzession zum Bau und Betriebe der in Ihrem Gebiet belegenen Theilstrecke der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft übertragen und derselben in der Konzession die Verpflichtung auferlegen, daß die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebes spätestens zu demselben Zeitpunkte stattfindet, zu welchem die Preußische Strecke ausgebaut und in Betrieb gesetzt sein wird.

Ausgegeben zu Berlin den 9. Dezember 1884.

Die Königlich Preußische Regierung behält Sich zwar die Entscheidung darüber vor, ob Sie den auf Ihrem Gebiete belegenen Theil der Bahn auf Staatskosten bauen und betreiben oder die Konzession dazu einem Privatunternehmer ertheilen will, Sie wird jedoch von der von Ihr getroffenen Entscheidung, sowie von dem Zeitpunkt, bis zu welchem die Preußische Strecke vollendet und der Betrieb auf derselben eröffnet werden soll, die Großherzoglich Mecklenburgische Regierung spätestens bis zum 1. Oktober 1886 in Kenntniß setzen.

Artikel III.

Die spezielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe der im Artikel I genannten Bahn bleibt jeder der beiden Regierungen für Ihr Gebiet vorbehalten.

Die Richtung und Höhenlage der Bahn in demjenigen Punkte, wo die beiderseitige Landesgrenze von derselben überschritten wird, soll auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen auszuarbeitenden Projekte, nöthigenfalls durch beiderseits dieserhalb abzuordnende technische Kommissarien näher bestimmt werden. Für die Bahn ist zunächst nur Ein durchgehendes Geleise vorgesehen. Bei dem Eintritt des Bedürfnisses werden die Hohen Regierungen — Jede für den innerhalb Ihres Gebietes belegenen Theil der Bahn — die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Die Spurweite der Geleise soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Auch im Uebrigen sollen die Konstruktionsverhältnisse der nach diesem Vertrage anzulegenden Eisenbahn und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden, daß die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen die anschließenden Bahnen ohne Hinderniß durchlaufen können.

Artikel IV.

Der Betriebswechsel soll auf der Station Meyenburg stattfinden. Die Königlich Preußische Regierung wird deshalb der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft den Betrieb auf der Strecke von der beiderseitigen Grenze bis zur Wechselstation Meyenburg überlassen.

Ueber die näheren Bedingungen der Betriebsüberlassung bleibt eine Verständigung der betreffenden Eisenbahnverwaltungen vorbehalten.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich dieselben den zwischen den beiden Hohen vertragschließenden Regierungen zu vereinbarenden Anordnungen zu fügen.

Artikel V.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen werden gemeinsam soviel als möglich darauf hinwirken, daß Ankunft und Abgang der Züge auf den End-

stationen der Bahn mit Abgang und Ankunft der direkten Züge der anschließenden Eisenbahnlinien beider Länder in Zusammenhang gebracht werden.

Sie behalten Sich die Bestimmung der geringsten Zahl der zur Beförderung von Personen dienenden Züge vor, und sind darüber einig, daß täglich in keinem Falle weniger als zwei solcher Züge in jeder Richtung verkehren sollen.

Im Uebrigen erfolgt die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife durch diejenige Regierung, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahnstrecke belegen ist.

Artikel VI.

Die beiden Hohen Regierungen werden der Verkehrsentwickelung von und nach der Neustadt-Plauer Bahn bereitwillige Förderung zu Theil werden lassen.

In den Tarifen für die Strecken, welche zwischen der beiderseitigen Landesgrenze einerseits und den Stationen Meyenburg beziehungsweise Plau andererseits belegen sind und von einer und derselben Verwaltung betrieben werden, sollen keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen als für die anschließenden Strecken Meyenburg—Neustadt beziehungsweise Plau—Güstrow.

Artikel VII.

Die Angehörigen des einen Landes, welche während des stattfindenden einheitlichen Betriebes auf der Strecke Meyenburg—Plau im Gebiete des anderen Landes angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus, sie sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten, im Uebrigen aber den Gesetzen des Landes, in welchem sie angestellt sind, unterworfen. Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten soll auf einheimische Staatsangehörige vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls qualifizirte Militäranwärter, unter welchen die einheimischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel VIII.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der Hohen vertragschließenden Theile über die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die den Betrieb führenden Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiet dieselben ihren Sitz haben. Die Hohen Regierungen behalten Sich vor, zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecke in Ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts Kommissarien zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu der betriebführenden Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der kompetenten Landesbehörden geeignet sind.

Entschädigungsansprüche, welche aus dem Betriebe der Bahn erwachsen, unterliegen — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — der Gerichtsbarkeit und den Gesetzen des Staates, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat.

Artikel IX.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel X.

Gegenwärtiger Vertrag soll ratifizirt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als thunlich bewirkt werden.

Dessen zu Urkunde haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 24. September 1884.

Dr. Micke. (L. S.) E. Ehlers. (L. S.)

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.